



PISMO SPORTOWE

Wychodzi 15-go i 30-go każdego miesiąca. — Kuryer Sportowy wychodzi 3 razy na tydzień od 1 marca do 1 listopada.

Nr. 12.

Warszawa, 26 Czerwca (9 Lipca) 1904 r.

Rok XIV.

(Ogólnego Zbioru Nr. 319).

Warunki prenumeraty na ostatniej stronie.

WOJSKOWY NARODOWY RAID Paris - Rouen - Deauville.

(Dalszy ciąg).

II.

Drugi etap z Rouen do Deauville.

Nazajutrz, w piątek 14 sierpnia o godz. 5 ej rano wszyscy współzawodnicy zgromadzili się na drodze de Grand Couronne, miejscu wyznaczonem do odjazdu.

Komisya zbadała ponownie trzy konie, co do których ostateczna decyzja była odroczone do następnego dnia; pp. porucznicy Gayet i Marquer otrzymali upoważnienie do wzięcia udziału w dalszej próbie na swych koniach „Volcanie” i „Alenie,” zaś kapitan Branca, któremu upoważnienia udzielono po długim wahaniu, sam zaniechał dalszej podróży na swym koniu „Homesick'u.” Tym sposobem 29 współzawodników wyruszyło w drogę do Deauville; odjechali oni w czterech grupach o 5 godz. 10 m., 5 — 15, 5 — 20 i 5 — 25.

Jakkolwiek wszyscy współzawodnicy — z wyjątkiem jakichś drobnych i mało znaczących zmian — trzymali się tej samej marszruty, warunek *swobodnego przebiegu* raidu wykluczał wszelką myśl kontroli, ustanowiono tylko kilka stacyi ratunkowych w odpowiednich odstępach, mianowicie w Bourg Achard (o 24 kg.), Point Audemar (48 kg.), Saint Maclou (56 kg.), Beuzeville (62 kg.), żadna z nich nie była jednak upoważniona oficjalnie do kontrolowania godzin przejazdu.

Podczas gdy specjalny pociąg unosił członków komisji ku Deauville, jeźdźcy pędzili drogą ku celowi, a przed nimi, około nich i za nimi uwija-

ła się cała gromada automobilów. Korespondent pisma *Armes et Sports* podążał w ciągu całego raidu automobilem za jeźdźcami i o przebiegu tegoż dał nam wiele interesujących szczegółów, które tu od niego zapożyczamy i przytaczamy dosłownie:

„Wyjazd z Rouen naznaczono na płaszczyźnie o 400 metr. od stacyi kolejowej Grand Quévilly na drodze de Grande Couronne. Po jednej stronie baryery stanęły automobile, pojazdy, furgony — po drugiej, otoczeni zbitą masą tłumów, rozciągnęli się rzędem jeźdźcy, którzy za chwilę mieli wyruszyć, aby dokonać najtrudniejszej części zadania. W dali zegar wybił godzinę 5-tą, dało się słyszeć pianie koguta i w teje prawie chwili rozległ się donośny głos pułkownika de Beaufort.

— Panowie, czy jesteście już gotowi? Raczność... Ruszaj!

Była punktualnie godzina 5 min. 10 gdy wyruszyli pp.: Gayet, Carrez, Thomine - Desmazures, d'Yversen, Petiet, de Cassau - Floyrac, Degorge i Wallace i ostatni wyjechał od startu klusem murawą obok drogi.

O godz. 5 m. 15 wychodzi druga grupa, w której skład wchodzi pp.: weterynarz Ducrottoy, de Saint-Sauveur, Zerbini, Kiener, Florentine i Petit. P. de Saint Sauveur, zaraz po danym sygnale puszcza się galopem, wyprzedzając gromadkę wyruszającą klusem.

Trzecia grupa odjeżdża o d. 5 m. 20, składa się ona z pp. Bechedelièvre, d'Abzac, Maillard, de la Taille, de Royer, Nativelle, Papin i de Bourbon-Busset.

I nakoniec o godz. 5 m. 25 w czwartej grupie ruszają pp.: Gouin, de Ligniville, Bausil, Allut, Loos, Marquer i Barbier Sainte Marie. Cała gromadka odjeżdża klusem.

Teraz rozpoczyna się ruch po drugiej stronie barjery; palacze sadowią się w swoich samocho-

dach, woźnice siadają na kozły wehikułów, cykliści wskakują na swe maszyny i cała zgraja puszcza się w ślad za oficerami po długiej wstędze białej, jaką tworzy droga.

Przed Grand Couronne mijamy p. Couin, jadącego na samym końcu, następnie całą czwartą grupę na czele której je dzie p. Bausil. Za Grand Couronne wyprzedzamy p. Papin, cwałującego na czele trzeciej grupy; pp. Nativelle i de Boyer jadą razem. Na wzgórzu Moulineaux p. Petit szybko zsiada z konia, przed którym p. Wallace również spieszony gimnastycznym krokiem wchodzi na pochyłość, prowadząc konia.

Wkrótce wyprzedamy wszystkich jeźdźców pierwszej grupy i zaczynamy się pytać wzajemnie jedni drugich, gdzie jest p. de Saint Sauveur; automobilisci, którzy na wyprzedzali pytani przez nas nie umieli nas objaśnić; nikt nie widział oficera. Ze jednak przebieg drogi był dowolny, dochodzimy do przekonania, iż musiał pojechać inną drogą; wypyujemy napotkanego wieśniaka, który nam mówi, że widział oficera, przejeżdżającego tędy mniej więcej przed dziesięciu minutami. A że i my sami wyprzedzaliśmy pierwszych jeźdźców o jakieś dwadzieścia minut, można więc było wnosić, że p. de Saint Sauveur ma już przynajmniej pół godziny przewagi nad swymi współzawodnikami.

Jedziemy z całą szybkością do Pont Audemar, gdzie jest pierwszy posterunek ratunkowy. P. de Saint Sauveur o godz. 7 m. 10 zjechał do hotelu du Lion d'Or, aby udzielić pomocy koniowi, który nie jest w dobrym stanie: robi bokami, oko ma zamglone, w drodze miał kolki. Performance wykazana przez konia i jeźdźca dowodzi jednak nadzwyczajnej energii i wytrzymałości.

O godz. 7 m. 53 nadjeżdżają podporucznicy Petit i Gouin, wyprzedzając o sto metrów kapitana de la Taille. Wszyscy ci panowie zsiadają z koni i elastycznym krokiem przechodzą po bruku miasteczka Pont Audemar i nikt się nie zatrzymuje.

W kwadrans później nadjeżdża porucznik Zerbini, następnie porucznik Bausil i jeszcze jeden oficer. Gdy ta gromadka znikła czekamy tro-

chę dłużej; pomiędzy g. 8 m. 20, a 9-tą przejeżdżają pp. kap. Maillard, de Bourbon Busset, Thomine-Desmazures, Allut, Nativelle, Papin i pp. de Becdelievre i d'Abzac, jadący razem.¹⁾

Za Beuzeville, na stoku wzgórza, p. Maillard przyspiesza i galopem usiłuje dogonić p. Bausil, który przebywa granicę departamentu de l'Eure zaraz po dziewiątej. Zjeżdżamy z drogi do Pont l'Éveque i przejeżdżamy przez Saint Gatien, wyprzedzwszy pp. Degorge i Petit.

Za Saint Gatien, nie dojeżdżając do długiej drogi, spuszczał się do Trouville, widzimy kilka osób, zebranych nad brzegiem rowu. To koń p. de Saint Saveur zatrzymał się i nie chce zrobić ani kroku dalej; napróżno ciągną go, głaszczą, popędzają... ani drgnie. Naraz zaczyna się kręcić w kółko na drodze, cofa się, robi nadzwyczajny wysiłek i pada w rów, głową pomiędzy ciernie z pyskiem

¹⁾ W Beuzeville urządzono stację ratunkową za staraniem doktora Balez i weterynarza Bédéré; mieści się ona w jednej z sal gmachu pocztowego. Tym, przynajmniej 2,000 osób, zalega rynek i drogę, którą mają nadjechać jeźdźcy.

Pierwszy ukazuje się porucznik de Saint Sauveur, koń jego jednak zdradza zmęczenie i zaczyna p. trochu tracić przewagę, jaką uzyskał nad towarzyszymi. Następnie przyjeżdżają gromadką: kap. Maillard, po uczniu Degorge, Petit, Bausil na koniach bardzo św. ezych, następnie aż do g. 9 m. 35 przyjeżdża w małych odstępach piętnastu współzawodników; niektórzy z nich zajmują się swemi końmi.

O g. 9 m. 45 nadjeżdżają kap. Carrez, por. de Casan Floyrac.

O g. 9 m. 50 weterynarz Ducrotot.

Ci ostatni idą pieszo, a przybywszy dają pić koniom po kilka łyków wody.

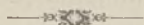
O g. 9 m. 45 przybywają por. Petit i d'Yversen; jeźdźcy i konie w doskonałym stanie. Oficerowie ci zrobili dokładny rozkład czasu, w jakim poszczególne części drogi miały być przebyte i byli bardzo zadowoleni, gdyż zyskali kilka minut.

O g. 9 m. 58 przyjechali porucznicy Barbier Sainte Marie, de Ligneville i kap. Loos.

O g. 9 m. 59 przybył por. Marquer i musiał się zatrzymać dla podkucia konia. Czynność ta wpłynęła znacznie na powiększenie jego opóźnienia.

(Journal de Rouen).

Japoński Sportsman.



W późnej jesieni 1890 r., przechodząc około hotelu Europejskiego, w szare, trochę mroźne przedpołudnie spotkałem znajomego mi Y., który przywitał mnie słowami: „czy wiesz, ty miłośniku wszelkich konnych raidów, iż od wczoraj gości tu w hotelu jakiś zagraniczny oficer, podobno japończyk, który przyjechał do Warszawy konno.”

Nadzwyczaj zaciekawiony tą dziwną, nieprawdopodobną wiadomością, za chwilę dopytywałem się szwajcara hotelu o zagranicznego gościa.

Otrzymana odpowiedź tylko potwierdziła słowa mojego znajomego i szwajcar dodał zachęcająco: „ten oficer bardzo uprzejmy, może pan zechce go odwiedzić”—i wymienił mi numer zajętego przezeń pokoju.

Jednym tchem wbiegłem na drugie piętro i pukałem do drzwi. Gdy na zaproszenie wejścia, wszedłem do pokoju, znalazłem się naprzeciw młodego jeszcze człowieka, średniego wzrostu, suchej budowy ciała, o rozwiniętych mięśniach, w ciemnym mundurze japońskim, pruskiego kroju, o ciemnej płci, czarnych żywych oczach i również czarnych, krótko przystrzyżonych włosach.

Wymieniłem wojskowemu moje nazwisko, usprawiedliwiając wizytę ciekawością zamiłowanego jeźdźca. Wojskowy podał mi bardzo uprzejmie dłoń i rzekł łamaną francuzczyzną: „jestem major Fukushima, lubię też namiętnie sport i zamierzyłem odbyć podróż konną z Berlina, gdzie przebywałem dłuższy czas, do Władawostoku.

Zamiar ten wydał mi się prawdziwie fantastyczny, ale major mówił o nim z takim spokojem, jakby chodziło o kilkunastom łową przejażdżkę na wieś do przyjaciół. Mogłem łatwo zrozumieć podróż sotnika Pieszkowa z Czity do Petersburga. Najdalsze okolice były Pieskowowi znane, a później znalezienie drogi dla rosyjskiego oficera nie mogło być trudne. Ale japończyk, umiający co najwyżej kilkanaście słów po rosyjsku, nie znający zupełnie olbrzymich przestrzeni, które miał przebyć, mógł wprowadzić w zdziwienie.

— A jak pan major będzie się orientował w drodze—zapytałem.

— Mam bardzo dobrą kartę niemiecką — odpowiedział—wyciągając ją wnet z zanadru—może ją pan przejrzeć i przekonać się, że jest dokładna.

Pozwoliłem sobie wyrazić pewne niedowierzanie.

pełnym piany. Wypręza się jak długi, wstrząsany drganiem konwulsyjnym, zamyka oczy: to koniec! Jeden z obecnych oficerów, pomimo, że sam zdaje się nie mieć już żadnej nadziei, wyjmuje szybko małą flaszeczkę, przybliża się do konia i zastrzykuje mu eter. Biedny „Le Huppé” ani drgnie; ponowne zastrzyknięcie i tym razem koń wstrząsnął się, podniósł z trudem i zagłębił w ciernie. Obecni podtrzymują nieszczęsne zwierzę, które stoi nieruchomo, z rozdętymi nozdrzami, dysząc ciężko. Nadbiegają ludzie, niosący wiadra z wodą, zaczynają kcnia spryskiwać, wycierać, rozcierać i — zdaje się nam, iż patrzymy na cud — biedne stworzenie zaczyna stawiać jedną nogę przed drugą. Uratowany!

Puszczamy się szybko w dalszą drogę, pragnąc przybyć do Deauville przed uczestnikami raidu. U wejścia do Trouville jest bardzo niedogodny spadek drogi, po którym trzeba jechać bardzo ostrożnie. Nakoniec wjeżdżamy do miasta, lecz wjazd ten, niestety, popsuty jest znów deszczem. Miasto jest świetnie przybrane flagami, wojskowi po obu stronach drogi tworzą szpalery. Zdała widzimy morze, po chwili zaś, jesteśmy w Grand Hôtel de Deauville, przed którym wznoszą się olbrzymie estrady, pokryte ponsowym aksamitem i przybrane emblematami dziennika „Armes et Sports” — tysiące widzów otacza estradę, podnosząc kołnierze palotów i nasuwając kapelusze na oczy, albowiem deszcz leje strumieniami.”

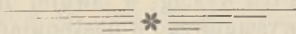
Zajmujące są również wrażenia, jakie odniósł z raidu kapitan Branca, który zaniechawszy w ostatniej chwili zamiaru uczestniczenia w próbie z powodu kulawizny konia, towarzyszył całą drogę jeźdźcom w samochodzie. Oto jego słowa:

„Miałem sposobność odbyć drogę na samochodzie i asystować walce jaką stoczyło 29 jeźdźców na przestrzeni 85 kilometrów; niema najmniejszego porównania z raidem Ostenda-Bruksella przy rozgrywaniu którego znajdowałem się jako amator; już zaraz przy wzgórzu Molineaux doznałem wrażenia, iż nauka wydała pożądane owoce: wszyscy oficerowie szli pod górę piechotą. Moja maszyna szła bar-

dzo prędko, a pomimo to mogłem wyminąć p. de Saint Sauveur dopiero pod Saint Ouen, Zatrzymałem się przy zachodnim wyjściu do Bourg Achard i widziałem przejeżdżających wszystkich współzawodników, jedni mijali mię pieszo, drudzy kłusem, inni galopem; pierwszy wyprzedzał o kwadrans pozostałych współzawodników. Jednym susem byłem już w Lieu Berville, minawszy wszystkich jeźdźców, cwałujących bardzo rozważnie i spokojnie... aż przyjemnie było patrzeć. Na wschód od Pont Audemar doganiam „Le Huppé,” idącego bardzo rzeźkim galopem, bez żadnych oznak zmęczenia, jechałem zanim blisko dwa kilometry, aż do miasta, gdzie p. de Saint Sauveur zatrzymał się, aby dać wytchnąć koniowi. W Lieu Berville moi towarzysze i ja przygotowaliśmy wody z cukrem dla tych ze współzawodników, którzy zechcą się zatrzymać i napić konie; naraz widzimy p. de Saint Sauveur, wjeżdżającego na wzgórze galopem; nie zatrzymał się wcale i również galopem popędził dalej: wtedy to doznałem wrażenia, że jeździec ten nie dojedzie do Deauville. W krótko po nim nadjechali pp. Degorge, de la Talle, Maillard, Petit; ten ostatni i por. Bausil zatrzymali się i dali się napić wody z cukrem swoim koniom. Konie wszystkich tych jeźdźców były w doskonałym stanie.

Nowy przystanek w Saint Benoist, gdzie nam powiedziano, iż pierwszy jeździec stanął już w Deauville. Widzimy przejeżdżających pp. Degorge, Petit, Maillard’a, de la Taille, Bausil’a, który znów daje swemu „Midasowi” przełknąć kilka łyków ocukrzonyj wody przygotowanej przez nas. O „Le Huppé” nie wspominam już nawet, widzieliśmy go na drodze, stał na niej w poprzek, tylko co wydobyto go z rowu, w którym leżał przeszło dwadzieścia minut.

(D. c. n.)



— Wszak pan sportsman — uśmiechnął się Fukushima — więc zadania trudne, niebezpieczne i pana powinny pociągać.

Na te słowa nie było już odpowiedzi. Rozejrzałem się po niedużym o jednym łóżku pokoju. Rozumie się, że żadnych kufrów ani tłumoków w nim nie zauważyłem. Major sprawdzał przysłowie „omnia mea mecum porto.” Tylko na koziołku wisiało duże żółte siodło o dość wyniosłych łęgach, wojskowego kroju i z tyłu był przytroczony duży mantelzak również z żółtej skóry, a z przodu siodła były przytwierdzone obszerne pochwy w rodzaju olstrów.

— To mój podróży ryszunek — rzekł major, śledząc za moim wzrokiem — może pan zechce dokładnie go obejrzeć.

Wziąłem siodło za boki i uniosłem w górę, ale nie bez pewnego wysiłku. Siodło zaś było nowe, widocznie niedawno kupione, berlińskiego wyrobu.

— Czy siodło z przyborami nie jest zbyt ciężkie — zaznaczyłem — na tak daleką drogę.

— Licz pan — odparł major — że muszę mieć z sobą niezbędne dla siebie i konia rzeczy, a nawet i prowizję. Lżejsze siodło mogłoby nie wytrzymać tak dalekiej drogi, takie było zdanie fachowców w Berlinie.

Niechcąc wszczynać nie w porę dyskusji, prosiłem majora o pozwolenie obejrzenia jego konia.

— Z całą przyjemnością — rzekł — właśnie miałem iść do stajni — i major na swój opięty mundur pruskiego kroju włożył płaszcz znów więcej wzoru austriackiego i zesliśmy na dół.

Zaraz przy drzwiach, w hotelowej stajni, odgrodzona tylko dyszlem od innych koni, stała klacz majora. Było to zwierzę karej maści z białymi tylnymi pęciami, grube, mięsiste z pewną przymieszką krwi. Po kilkodniowej podróży klacz już miała nogi dość nabrzmiałe i leżał przed nią nie wyjedzony owies w żłobie.

Limfatyczna ta klacz pół-krwi nie budziła we mnie zachwyty, ale major był z niej bardzo zadowolony i opowiadał jak mu ją sprzedał w Berlinie pewien oficer i t. p.

— Pragnąłbym ją doprowadzić do nas — kończył — niech by służyła później w stadzie. U nas nie ma tak rośłych koni.

Mogłem tylko pozazdrościć optymizmu majorowi. Optymizm tego rodzaju dopomaga czasami do urzeczywistnienia szalonych przedsięwzięć, ale również często prowadzi do zguby. Optymizm zdaje się jest cechą narodową japończyków.

Z historyi niemieckiego Derby.

Pierwsze niemieckie Derby odbyło się dnia 11-go lipca 1869 roku. Nagroda wynosiła 1,400 talarów, prawo udziału miały konie wychowane w krajach niemieckiego związku. Dystans Derby ówczesnego był krótszy, wynosił ćwierć mili niemieckiej według propozycji, podpisanej przez hr. Wilamovitz'a i p. Schwichow-Marquonidorf'a.

Pan Oertzen, słynny hodowca i sportsman niemiecki, którego barwy i dziś jeszcze na torach niemieckich pierwszorzędną rolę odgrywają, był właścicielem pierwszego derbisty „Investment,” kasztana po King of Diamonde i Golden Pippin; dosiadał go sławny wówczas żokej Little.

W roku 1872 podwyższono nagrodę do 5,000 talarów, a dystans został przedłużony z $\frac{1}{4}$ na $\frac{1}{3}$ mili niemieckiej, czyli z około 1,900 na 2,510 metrów. Od roku 1877 podwyższa się uposażenie stale: 1878 — do 20,000 mar., 1889—25,000 mar., 1895—50,000 mar. i wynosi od 1897 r. sto tysięcy marek, tak, że Derby niemieckie jest obok Wielkiej nagrody w Hamburg-Gross Borstel najpoważniejszą gonitwą niemiecką.

Również dystans wyścigu ulegał częstym zmianom; najdawniejsza propozycja opiewała na dystansie około 1,900 metrów, potem wynosił on 2,510 metrów, następnie od 1878 do 1883 r. — 2,600 metrów, potem 2,500 metrów, a wreszcie od 1895 r. — 2,400 metrów.

Konie austriackie i węgierskie są dopiero od roku 1872 dopuszczane, oprócz nich także konie na półwyspie skandynawskim wychowane. Baron Gustaw Springer i kapt. Bluc byli pierwszymi austriackimi sportsmanami, którym udało się w trzy lata po dopuszczeniu hodowli austro-węgierskiej na tor w Hamburgu, tę największą wówczas nagrodę niemiecką wygrać.

Derby to obfitowało w rozmaite przypadki. Herman Goos opisuje ten wyścig w swojej historii hamburskiego klubu wyścigowego w następujących słowach:

„Dwanaście koni zgromadziło się u startu. Naszą pociechę i nadzieją był „Michowitz;” lecz już przy

starcie odbyła się zacięta walka między współzawodnikami, chociaż w tym momencie nie rozchodziło się wcale o szybkość. „Eilig,” koń dotąd o reputacji bardzo dobrego i spokojnego wyścigowca, okazał nagle ogromną złośliwość; pokasał „Schwindlera” i „Waisenkuabe,” pierwszy zaś uderzył „Michowitza;” start trwał niesłychanie długo, dopiero po piątej próbie udało się i to źle. W rezultacie minęły celownik „Palmyra” i „Schwindler” głowa w głowę, trzeci był „Pflastertreter.” Według kompromisu podzielili się obydwaj zwycięzcy nagrodą, której dwie trzecie dostał „Schwindler,” a jedną trzecią „Palmyra” bar. Springera.”

„Waisenkuabe,” własność hrabiny Renard, ciężko odpokutował tę trudną przeprawę hamburską. Dopiero w dziewięć lat później wspomniano go znów zaszczytnie, gdy syn jego „Stronzian” ozdobiony został niemiecką wstęgą błękitną.

W roku następnym uległy austriackie konie „Exhibitor” i „Eberhard” przewadze „Double-Zera” hr. Bernsdorff'a, również w r. 1877 został „Talos” p. Aristidesa Baltazzi, pobity srodze przez „Pirata” ks. Hohenlohego.

Natomiast rok 1878 był rokiem tryumfu dla barw naddunajskich; oba pierwsze miejsca zajęły „Oroszvar” hr. Henckla i „Nil Desperandum” p. Baltazzi'ego.

W latach następnych zwyciężają naprzemian Niemcy lub Austriacy; ci trzymają się przecież z honorem; ekspedycje do Hamburga obejmują nie więcej niż jednego lub dwóch kandydatów do Derby, a przecież reprezentują oni kolory austro-węgierskie wielce szczęśliwie w polach przeważnie bardzo licznych. „Aaron” był drugim za „Künstlerin” w r. 1879, „Gamiani” hr. Sztoray'a wygrywa bardzo łatwo w roku 1880. Wielką niespodzianką był wynik Derby niemieckiego w r. 1881. Najlepszej austriackiej przedstawicielce „La Gondola” wyrósł prawie przez noc groźny przeciwnik w „Cäsar'ze” barona Joel Brockdorff'a, jedynym Duńczyku, który tryumfował w Derby kontynentalnem.

Ogier ten, kilka dni przedtem w małym handicapie pobity, pochodził od „Billesdon'a,” który również nigdy niczem na arenie nie odznaczył się i należał sam do bardzo średniej klasy handicapowej.

Pożegnałem przed stajnią uprzejmego majora, życząc mu szczęśliwej podróży i przełamania wszelkich trudności.

Konna podróż majora Fukushima była w swoim czasie bardzo głośna i zajmowały się nią i zagraniczne dzienniki. Berlińska szkapa rozumie się zdechła gdzieś po drodze; to nie był odporny materiał. Zdaje się, że major zmienił parę innych jeszcze koni i ostatecznie kupił w Mandżuryi jakiegoś inochodźca, którego zamierzał darować swojemu cesarzowi. Po drodze był wszędzie bardzo uprzejmie witany przez rosyjskich oficerów, którzy czasami przeprowadzali go również konno po jakie 100 wiorst.

Biorąc przeciętnie, japoński major przejechał około 14,000 wiorst. Jego trudne przedsięwzięcie, chociaż nie udało się w pełni jak zamierzał, i mógł tylko dowieść do swej ojczyzny pruskie siodło ale nie pruską klacz, zwróciło jednak na niego powszechną uwagę. Bądź co bądź, trzeba niepospolitej energii i wytrzymałości, aby samemu, na początku zimy, bez znajomości języka, tylko w mundurze i płaszczu wojskowym puszczać się w tak olbrzymio daleką drogę. W dodatku Fukushima był tylko średnim jeźdźcem i w Berlinie, pomimo zamiłowania sportu, zajmował się więcej wojskowymi studjami, niż konną jazdą. Był to oficer fachowo wykształcony, który przez swoją głośną podróż

zwrócił jeszcze więcej na siebie uwagę swoich naczelników.

W 1894 roku przyjmuje Fukushima udział w wojnie przeciw Chinom i pod Tian Czinem odznacza się wybitnie. Piechota japońska pod morderczym ogniem nieprzyjaciół zaczęła się cofać, wówczas Fukushima zabiegł jej drogę, grożąc palcem, i ta jego śmiałość i zimna krew pobudziła zachwianych żołnierzy i utrzymali swą pozycję.

W wojnie sprzymierzonych państw 1897 roku przeciw Chinom, gdy na radzie wojennej, na której przewodniczył generał Liniewicz, zdania były bardzo podzielone, co do pochodu na Pekin, Fukushima przeważał szalę, oświadczając, iż w razie zwłoki sam pójdzie na stolicę ze swojemi bataljonami. Okazało się, iż miał on słuszność.

Obecnie generał Fukushima jest jedną z najwybitniejszych figur w sztabie niedawno mianowanego głównie dowodzącego mandżurską armiją marszałka Oiamy i prawdopodobnie otrzyma dowództwo oddzielnego korpusu wojska.

Ów major Fukushima, którego poznałem w skromnym pokoju hotelu Europejskiego, w krótkim stosunkowo jak widzimy przeciągu czasu, zrobił świetną karierę, ale były i dane „przy szczęściu” do tego wyniesienia się.

S. W.

Rok 1882 przyniósł straszną walkę między niemieckim „Trachenbergiem,” a austriackim „Taurusem,” którzy obaj głowa w głowę minęli celownik. W wyścigu rozstrzygającym pobił Niemiec austriackiego reprezentanta łatwo o trzy dług. ści. Uciecha, jaka zapanowała wówczas na arenie hamburskiej z powodu tego zwycięstwa popularnych w Niemczech kolorów hr. Renard'a, nie miała granic. W powyżej cytowanej broszurze czytamy: „Ani spadek lawin, ani usunięcie się Rigi nie spowodowałyby większego hałasu, jak radość i uciecha czterdziestu tysięcy ludzi, zgromadzonych na torze. Raz poraz wznoszono okrzyki i niewiele brakowało, aby publiczność Watts'a wraz z koniem po torze nie obnosiła. Długo po za północ wspomnianego było nazwisko naszego „Trachenberga” we wszystkich możliwych tonach i przy każdej możliwej lub też niemożliwej okazji.”

O wiele ciszej było w Hamburg-Horn w latach następných; od 1883 do 1889 r. tylko raz okazały się barwy niemieckie na przednim miejscu, gdy w r. 1886 wychowanek królewskiego stada w Graditz — „Potrimpos” (Chamant i Pulcherrima) zadał ciężką klęskę „Pajzanowi” p. Elemera Blascovt's'a, w ostatniej chwili spodziewaną, gdyż „Pajzan” w nocy przed Derby uciekł ze stajni i zrobił kilkumilowy spacer.

Niekiedy sprzyjało Austrii szczęście: „Turtar” hr. Henckl'a, mimo zwycięstw w wiedeńskim Derby i berlińskiej Union, koń, mający więcej szczęścia, niż klasy, wygrał i Derby niemieckie, gdyż „Nielot” upadł na dawniej tak niebezpiecznym skrajnie hamburskim, „Botschafter” stracił dużo przy starcie, a „Glocke,” najlepszy trzylatek ówczesny w Niemczech, nie był zapisany do Derby; „Tegetthof” zawdzięcza swój tryumf w r. 1888 również raczej przypadkowi, aniżeli swojej jakości.

Wszystkie trzy płatne miejsca zajęły konie austriackie w r. 1884, w tym porządku: „Stronzian,” „Pasztor” i „Czimer,” oraz w r. 1887, gdy „Zsupan,” „Petrus” i „Bulgar” pobiły czterech niemieckich współzawodników. „Zsupan” odznaczył się też następnie jako niezły reproduktor; potomstwo jego biega doskonale.

Sławny ród Kincsem reprezentuje zwyciężczyni z r. 1885 „Budagyongye,” za którą również austriacka „Anna” była drugą. Smutne wspomnienia łączą się z Derby niemieckiem r. 1889, chociaż znowu koń o węgierskim nazwisku jako zwycięzca figuruje. Najlepszy syn „Kincsem,” niesłuchanie obiecujący „Kincs,” wysoki faworyt, zginął w nocy przed Derby nagle z niewyjaśnionej przyczyny. „Urambatyam,” który miał być pacemacherem dla „Kincsa,” przyszedł tym sposobem do dość taniego zresztą tryumfu nad hodowlą niemiecką.

W następnych dwóch latach miały Niemcy lepszych przedstawicieli; „Dalberg” pobił po gorącej walce, która trwała przez całą linię prostą, austriackiego Prado, o „krótką głowę,” trzeci był o pół długości także austriacki „Aspirant.” „Peter” ze stada w Graditz nie miał właściwie groźnych rywali. W roku 1892 wygrał Derby generała Kodulitscha „Espoir;” potem następuje dość długa seria zwycięstw niemieckich. Dopiero w roku 1899 przerywa ją „Galifard” barona Springera, bijąc sławną „Namounę,” najlepszą klacz, jaką chów niemiecki dotąd wydał, za którą trzecie miejsce zajął „Bonvivant” bar. Königswartera. Wypadków nadzwyczajnych nie było; arena hamburska została zrekonstruowaną, tak, że niebezpieczny dotąd ostatni skraj, t. zw. „Horner Ecke,” nie przedstawia teraz żadnego większego niebezpieczeństwa, aniżeli na jakimkolwiek innym torze.

Wielką niespodzianką była porażka „Dandara” i „Ganache” w roku 1896; „Trollhelta” biegła w Derby o wiele lepiej, niż przedtem, natomiast porażki „Statesmana” i „Maikön'ga,” zadane im przez „Flunckermichla” i „Habenichtsa” były przewidziane.

„Capo Gallo” p. Drehera, zwycięzca w Derby niemieckim, padł ofiarą nieuczciwości żokeja Sharpe'a, który odtąd w publicznym wyścigu nie jeździł i obrał sobie zawód tipstera, a „Magnes” doskonała córka Matchboxa, musiała zadowolić się drugim miejscem za „Tuki,” który swoich nielicznych zwolenników osmnastokrotną kwotą uraczył.

Gdyby nie zwycięstwo „Mac Donalda” w r. 1901, mogłoby się zdawać na podstawie przebiegu Derby niemieckiego, że hodowla niemiecka nie jest na tak lichym stopniu rozwoju, na jakim jest istotnie i że w stosunku do lat poprzednich poczyniła większe postępy. Otóż przypadek chciał, że właśnie najlepsze konie austriackie nie miały engagements w Derby niemieckim lub przez odmienny system zgłaszania przypadków zostały wbrew woli właścicieli wycofane, lub też zaniemogły w ostatniej chwili.

W Austrii trzeba zgłaszać te konie, które mają być wycofane, w Niemczech zaś te, które mając pozostać w biegu, a wykreślonemi zostają te, co do których właściciel w terminie przypadku nie oświadczył się. Ta okoliczność pozbawiła już niejednego austriackiego konia pewnej wygranej w Niemczech.

Również fakt, że niemieccy sportsmani w ostatnich latach na ekspedycję do Wiednia wcale nie odważają się — świadczy najlepiej, że obawa przed porażką jest bardzo wielka; zresztą i wtedy, gdy na torach austro-węgierskich widywano kolory niemieckie, zwycięstwa niemieckie były tylko rzadkimi, sporadycznymi wypadkami.

Obecnie znów biorą górę nazwiska austriackie na tabeli zwycięzców w Derby niemieckim. „Bonomodo,” koń bardzo średniej klasy, pokonał w roku zeszłym najlepszych wychowanków niemieckich, w bieżącym roku „Con amore” i „Bon marché” zajmują oba pierwsze miejsca.

Tak więc Derby niemieckie i jego historia jest jednym dowodem więcej, że hodowla austro-węgierska postępuje w bardziej racjonalnym kierunku, niż niemiecka, że system zachowawczy tam przestrzegany zmusił Niemców do bardzo gorzkich żalów nie tylko po każdorazowym meetingu w Baden-Baden, lecz także w Hamburgu. Konie austriackie były zawsze więcej faworyzowane niż niemieckie.

Liczne niespodzianki są charakterystyczną cechą tego Derby, podobnie jak okoliczność, że może w żadnym innym nie zwyciężały konie średniej klasy tak często, podczas gdy najlepszy krajowy trzylatek w Derby udziału nie brał.

I. M. Kocowski.

Uwagi o przeszkodach w Auteuil.

Zwykle „Wielki steeple-chase paryski” wywołuje różne uwagi i wnioski. Poprzednich lat zaznaczałem porównania robione pomiędzy przeszkodami w Auteuil i Aintree (przytaczałem powody, dla których konie angielskie nie mają powodzenia w dużym międzynarodowym steeple-chase'ie paryskim i vice-versa francuskie w irlandzkim).

W tym roku jeden ze stałych współpracowników „Le Sport Universel Illustré” p. D. Lévêque stawia pytanie, dla czego tak znaczny procent koni przewraca się w Auteuil i wyraża się: „Próba tego rodzaju, z której wyszedł zwycięzca „Dandolo”¹⁾ powinna posłużyć do postawienia całego szeregu uwag.

„Przedewszystkiem nasuwa się pytanie:

¹⁾ „Dandolo” wygrał w r. b. Wielki steeple-chase paryski.

„Jakim sposobem na czternaście koni, które uważać należy za najlepsze w specjalności, pięć się przewróciło?”

„Dla tego, odpowiedział mi pewien oficer jazdy, że się od nich wymaga rzeczy przewyższające ich siły.

„Poczem zawyrokowała osoba wysoko postawiona w zarządzie stadnin, iż należy zmniejszyć przeszkody.

„Zmniejszyć je?—Nie.

„Zatem przekształcić je?—Może.

„Towarzystwo steeple-chase'ów już dużo w tym kierunku zrobiło. Jednak nie można urządzić wyścigów z przeszkodami, wykluczając z nich wszelką możliwość wypadku. Należy tylko, o ile to możebne, zapobiedz niebezpieczeństwu, utrzymując jednak przeszkody, wymagające prawdziwego wysiłku, silnego skoku.

„Tylko przeszkody te nie powinny być zdradzieckie, zawodne. Dawniej na torze w Auteuil, jak i na innych torach, była stała belka. Pomimo, iż ją zmniejszono do 0,90 cm., a nawet 0,80 cm., gdy ją konie przeskakiwały zdarzały się bardzo częste i poważne wypadki.

„Niedawno nieszczęsny porucznik Abrial, z 24-go pułku dragonów, zabił się na miejscu w Pontivy, przesadzając przez stałą belkę, na swej kłaczce „Wigram,” która jednak bardzo dobrze skakała, ale tym razem wyniosła się za prędko, nie wyrachowała skoku i zaciępiwszy kolanami o przeszkodę, zupełnie się przekoziółkowała.

„Strumyk nie szerszy nad dwa metry, przez który każdy koń myśliwski przeszedłby kłusem, staje się niebezpiecznym przy dzisiejszym tempie wyścigu. P. Torrance zabił się na bruzdzie.

„Gdy jednak połączycie baryerę ze strumieniem, utworzycie przeszkodę, na której nigdy nie będą popełniane błędy. Za przykład stawiam brook w Auteuil¹⁾.

„Również można przytoczyć dawną stałą belkę w Dinard, która, pomimo, iż była wysoka tylko na 80 cm., spowodowała upadek trzech koni. W tej liczbie był „Daphnis,” brat „Dandolo;” złamał on nogę i należał, go dobić. Na trzech zaś żokojów, dwóch leżało jał martwych, chociaż niezadługo tak dobrze ożyli, iż zaczęli sobie wymyślać i bić się.

„Po tym wypadku, ta sama stała belka została przeniesiona przed wyraźnie rysujący się strumień i wypadki nie powtórzyły się.

„Dawniej w Aintrée, pod Liverpool'em, na torze, na którym rozgrywa się „Great National,” powznoszone były wysokie płoty, poprzedzone otwartym rowem (an open ditch). Konie wpadały w te rowy i przewracały się.

„Courant d'Air,” tak pewny skoczek, przewrócił się w ten sposób w Dinard, wpadając w otwartą paszczę rowu, poprzedzającego kolczasty płot.

„Teraz rów nie jest już otwarty (open), jest „zamknięty.” Płot w Dinard ma wysokości 1 m. 25 cm. i jest bardzo zwarty. Na razie nastąpiły protesty, jednak nie było ani wypadków, ani odmówień skoku i najzapaleńsi krytycy nie mają teraz dosyć słów na wypowiedzenie swoich pochwał.

„Mur jest przeszkodą surową pod względem wyglądu i składającej go materii. Możliwy niemiędy kształt tej przeszkody złagodzić, bez zmniejszania jej wysokości. Należałoby tylko zrobić go szerszym, z nachłonem od dołu ku szczytowi. Mur z nachłonem nie byłby niższy tylko łatwiejszy do wzięcia.

„Wypadki zdarzają się najczęściej na przeszkodach, z których konie nie zdają sobie sprawy i mniemam, iż ich wydoskonalenie powinno być szczególnie zastosowane w budowie poważnych przeszkód, na publicznych torach, na których wyścigi tak się często powtarzają.”

Takie są wnioski p. D. Lévéque. Na te wnioski jednak tylko w części można się zgodzić. Przedewszystkiem oóż jest wyścig z przeszkodami, „steple-chase”? Jestto naśladowanie pościgu za psami w polu.

Przeszkody zatem muszą być różnorodne, albowiem w polu napotykamy je najrozmaitsze i również dobrze zmuszonym się jest do skoków na szerokość jak i wysokość.

Koń myśliwski, który nie mógłby skakać przez otwarty rów, byłby również niebezpieczny, lub nieodpowiedni, jak koń niewłożony zupełnie do skoków. Zamieniać zatem w steeple-chasie wszystkie przeszkody tylko na wysokość nie odpowiada jego celowi. Każdy zaś rów, poprzedzony płotem czy belką nie jest właściwie skokiem na szerokość, tylko głównie na wysokość. Koń wyścigowy, wynoszący się w natężonym galopie przez baryerę, gruntuje po jej drugiej stronie tak daleko, że weźmie z pewnością i za nią wykopy chociażby szeroki rów.

Może mały procent wytrawnych starych steeple-chaser'ów zdaje sobie sprawę, skacząc baryerę z rowem, iż dają skok na wysokość i szerokość, ale większość koni robi to bezwiednie. Otóż, prawdziwy przeszkodowy koń powinien być przyzwyczajony do wszelkiego rodzaju przeszkód.

Z mojej jeździeckiej praktyki i obserwacji mogą wspomnieć o szerokich otwartych rowach na torze Carskosielskim, Chodyńskim, które jednak bardzo dużo koni brało wybornie.

Również w dawnych steeple-chase'ach (zwykle poważnych) na Mokotowskiu torze robiono zawsze otwarte rowy.

Zdarzały się na tych przeszkodach wypadki, nawet poważne, ale zwykle padały konie, nieposiadające dostatecznej wprawy, lub nazbyt gorąco, jakby na oslep, idące na przeszkody.

W Aintrée, o ile mi wiadomo, jest otwarty rów i na tę przeszkodę bardzo nastaje „hunt komitat.”

Również stała belka nie jest bynajmniej karkołomną przeszkodą, o ile tylko konie są wskakane.

Panu Lévéque idzie o to, aby przy szalonym tempie, w którym są dziś jeżdżone, szczególnie w Francji, wyścigi z przeszkodami, przeszkody były w ten sposób robione, żeby *powstrzymywały niejako pęd koni*. Czyli, dochodząc do rowu poprzedzonego płotem, czy baryerą, koń się więcej wstrzymuje, niż przed otwartym jedynie rowem, a jeszcze więcej, gdy po za przeszkodą miga mu się woda. Tor jednak przeszkodowy w ten sposób urządzony jest torem sztucznym, mało zbliżonym do pola, do rzeczywistości.

Bezwątpienia, iż przeobrażenia proponowane przez p. Lévéque ułatwią zamianę koni, wziętych z torów płaskich na steeplery, ale powtórzyć należy, czyż to odpowiada właściwemu celowi gonitw z przeszkodami? Czyż mają być one zupełnie sztuczne?

Teraz, nie trzeba się łudzić, jakie by nie robiono przeszkody, zawsze wypadki będą wydarzały się. Czyż nie bywa nawet śmiertelnych wypadków w wyścigach z płotami? Samo wyczerpanie konia, poiągnięcie go przez przeciwników, już może spowodować wypadek przez małą nawet przeszkodę.

Pozwalamy sobie mniemać, że jedyny sposób zapobieżenia względnie wypadkom jest, *nielekceważenie gonitw z przeszkodami. Należy do nich dobrać odpowiednie konie, należy je cierpliwie wskakiwać, uczyć, nim podda się je publicznej próbie.*

Obecnie przedwstępne wyrobienie przeszkodowych koni bywa elementarne, zwykle ogranicza się do skoków przez lekkie płoty i ożyż się można potem dziwić wypadkom.

Przeszkody, jakie by nie były, powinny być robione starannie i umiejętnie. Uwaga p. Lévéque co do muru jest zupełnie słuszna. Można skok konia ułat-

¹⁾ Przez który konie niemiędy się przewracają.

wię w granicach racjonalnych i dobrze zrobione przeszkody mają zwykle wygląd straszniejszy niż są w rzeczywistości. Przeszkoda, której surowość można by ocenić dopiero po skoku, byłaby rodzajem niebezpiecznej pułapki, bo jeździec i koń mogli by ją lekceważyć.

Gdy się daje tak olbrzymie nagrody jak we Francji na wyścigi z przeszkodami, ma się prawo wymagać odpowiednich do nich koni. Znaczna liczba wypadków dowodzi tylko, że jest dużo koni próbujących szczęścia, ale nie posiadających odpowiednich danych lub nie dostatecznie wyspecjalizowanych, aby im się powieść mogło.

S. W.

Odezwa delegacji hodowli koni.

Na mocy rozporządzenia Jego Cesarskiej Wysockości Jenerał-Inspektora Kawaleryi, Komisya remontowa Warszawskiego okręgu będzie zakupywała w r. b. konie wierzchowe dla kawaleryi, artyleryi i straży pogranicznej i pociągowe do armat w następujących terminach i punktach kraju północno-zachodniego i Królestwa Polskiego:

1. Landwarów, gub. Wileńskiej—3 (16) sierpnia.
2. Wołkowyski, gub. Suwalskiej 5 (18) sierpnia.
3. Grodno, 7 (20) sierpnia.
4. Lublin, 12 (25), 13 (26) i 14 (27) sierpnia.
5. Rejowiec, gub. Lubelskiej, 16 (29), 17 (30) i 18 (31) sierpnia.
6. Biała, gub. Siedleckiej, 21 sierpnia (3 wrzes.).
7. Jędrzejów, gub. Kieleckiej, 25 sierp. (7 wrzes.).
8. Radom, 23 sierpnia (10 września).
9. Piotrków, 2 (15 września).
10. Łowicz, gub. Warszawskiej, 4 (17) września.
11. Koło, gub. Kaliskiej, 6 (19) września.
12. Włocławek, gub. Warszaw., 8 (21) września.
13. Ciechanów, gub. Płockiej, 11 (24) września.
14. Łomża, 15 (26) września.

Osoby mające zamiar sprzedać swoje konie, powinny przyprowadzić je na punkty w wyżej oznaczonych terminach.

1. Za nabyte konie komisya remontowa płacić będzie asygnacyami na najbliższe Kasy Państwowe, a w wypadkach przewidzianych przez Ustawę i gotówką.

2. W zależności od zalet, rasy i wzrostu koni, komisya płacić będzie za konie wierzchowe dla kawaleryi i artyleryi od rb. 150 do rb. 500; za konie wierzchowe dla straży pogranicznej od rb. 125 do rb. 225 i za konie pociągowe do armat od rb. 175 do rb. 400.

3. Wyższe ceny będą płacone za konie, pochodzące od reproduktorów pełnej krwi, prawidłowej budowy, rosłe, szerokie, osadzone na suchych i silnych nogach, bez wad, wymienionych w § IX czasowych przepisów o kupnie koni do remonty, a również pochodzące od klaczy, dość szlachetnych. Właściciele obowiązani są przedstawić atestaty o pochodzeniu koni, nie kępując się bynajmniej ich formą.

a) Świadectwa na konie (atestaty), powinny zawierać: nazwę stada, imię konia, rok urodzenia, maść i wszelkie odmiany, nazwę i pochodzenia ojca i matki, świadectwo powinno być opatrzone podpisem właściciela. b) Hodowcy, nie prowadzący ksiąg stadnych, obowiązani wypisywać świadectwa (atestaty) na sprzedane konie na specjalnych szmatach, wydawanych przez obecnego na punkcie członka delegacji, (przyp. Del. Hodowli koni).

4. Konie przyprowadzone na punkty zakupu powinny być nie młodsze jak 3½ lat (t. j. na wiosnę r. b. powinny mieć ukończone 3 lata) i nie starsze jak 5½ lat; wzrostu nie niższe od 2 ar. 1½ w. i nie wyższe nad

2 ar. 6 w. dla kawaleryi i nie niższe od 2 ar. 1¼ w. dla straży pogranicznej. Miara mierzy się bez podków.

5. Konie będą nabywane wszelkich maści, oprócz tarantowatych.

6. Do remonty będą nabywane będą tylko wałachy i klacze, ogiery mogą być nabywane tylko wyróżniającej się wartości podług decyzji Komisji. Klacze żrebne nabywane nie będą.

7. Komisya remontowa, za pośrednictwem Delegacji, pro-i pp. właścicieli koni, aby zechcieli deklorować o wszystkich wadach, ułomnościach i przejściowych chorobach swoich koni, które przy oględzinach nie będą mogły być odrazu skonstatowane, jak np. łykawość wszelkich rodzajów, żrebność, słaby wzrok i t. p.

Polowanie na łasicę.

Która z naszych gospodyń wiejskich nie zna łasicy i nie wyrzeka na nią. Ładne, zręczne to zwierzętko jest prawdziwą plagą kurników.

Łasicca jest krwiożerca i nadzwyczaj szkodna. Wypija jajka, dusi i wysysa krew z drobiu i jest w swoim rodzaju postrachem i plagą.

Otóż obecnie we Francji przy rozszerzonym zamiłowaniu do najrozmaitszych polowań i przy wydoskonaleniu różnych ras psów, znaleźli się myśliwi i na łasicę. Z tych polowań zrobili sobie sport. Sport ten ma tę dobrą stronę, iż jest pożyteczny.

Szczególniej polowania tego rodzaju, chociaż nie liczne, odbywają się w Normandji. Używane są do nich fox-terriery, „bull'e” łączone z ogarami i różne psiaki, niezupełnie określonej rasy.

Łasicca śpi zwykle w dzień, a zeruje w nocy. Kryje się gdzie się zdarzy. W stodołach pod sianem lub zbożem, w drwalni pod wiązankami drzewa, na strychach pod różnemi rupieciami i t. p. Należy zatem po wzmiankowanych folwarcznych budynkach robić poszukiwania. Na nieszczęście dużo normandzkich chłopów, pomimo przeświadczenia o szkodach, robionych przez łasicę, nie pozwala zaglądać myśliwym do swoich budynków. Drażni ich, żeby ktoś widział, ile mają sprzętu i żeby śmiano dotykać tegoż sprzętu.

Gdy jednak myśliwy natrafia na chłopą więcej postępowego, puszcza swoje psiaki do stodoły, drwalni, na strych i zaczyna się polowanie.

Fox-terriery, obdarzone wyborym węchem i umiejące wślizgnąć się wszędzie, zaraz wkręcają się pomiędzy snopki, pod drzewo, w najciaśniejsze kąty strychów. Gdy zwietrzą łasicę, zaczynają szczekać. Częstość łasicca wymyka się na dach, a nawet wpada do gospodarskiej izby, ale gdy ją psy zwietrzyły i trzymają wiatr, już jej nie opuszczają — przenosi się pogoń z budynku do budynku. Jeden z myśliwych z nabiją bronią obserwuje zwykle dach i, jeśli łasicca dostaje się nań, strzela do niej.

Namiętym łowcem łasic jest p. I. Durand-Viel, który porzucił polowania podziemne (w norach) dla polowań po stodołach i gospodarskich kryjówkach. Trofea p. Durand'a są bardzo liczne, dalekim jest jednak od oczyszczenia z gadziny normandzkich ferm, szczególnie, gdy dużo z ich właścicieli nie dozwala na polowania.

O jeździe wyścigowej.

Praktyczne wskazówki dla jeźdźców i managerów.
napisał K. v. Tepper-Laski — przełożył z niem. W. W.

(Dalszy ciąg).

Rynsztunek konia.

Niema chyba potrzeby wspominać, że tylko najlepsze i najtrwalsze siodła powinny być używane do wyścigu, nie niema bowiem przykrzejszego, jak przegrać wyścig przez jakiś wypadek, którego łatwo można było uniknąć.

Często się zdarza, iż z powodu zerwania popręgu lub puślika, czy pęknięcia strzemia, trzeba zaprzestać zupełnie wyścigu i zaledwie z trudnością można się utrzymać do końca na koniu.

Wypadki tego rodzaju zdarzają się najczęściej z małymi, krótkimi siodłami, dlatego też radzę zawsze jeździć na nieco większych i cięższych, o ile na to pozwala waga.

Skoro siodło takie kupionem zostanie w solidnym magazynie (tylko w solidnych magazynach należy kupować wszystkie artykuły sportowe) i przynajmniej parę razy w domu wypróbowane, wtedy niebezpieczeństwo jest do pewnego stopnia wykluczone, czego nigdy nie można powiedzieć o siodłach 3-funtowych, skoro te są używane do wyścigu z przeszkodami. To też mało wprawnym i z natury ciężkim jeźdźcom radziłbym nie używać takich siodła szczególnie w wyścigach z przeszkodami, te bowiem 1—2 kg. ulgi okupuje się kosztem niewygodnego siedzenia i możliwością wypadku. Siodło powinno być doskonale dopasowane do jeźdźcy, dlatego też najlepiej jest gdy się jeździ na swoim własnym siodle nawet na cudzych koniach.

Jeździec z dużym siedzeniem nie powinien używać zbyt małego siodła, jak również, posiadający długie nogi, nie mogą używać siodła ze zbyt krótkimi kłapanami. Te ostatnie powinny być o ile można, jaknajwięcej ku przodowi wysunięte, ażeby bez trudu można było jeździć w krótkich strzemiach.

Kto jednak przywykł jeździć na siodle z prostopadłymi kłapanami i znajduje to wygodnym, niech najlepiej pozostanie przy swoim systemie, gdyż nie wszystko można do każdego zastosować.

Unikać jednak należy szczególnie na wielkich torach niezgrabnych wojskowych kulbak, jako też siodła, krytych niewyprawną skórą. Radzę to z osobistego doświadczenia, sam bowiem dość długo jeździłem na takich siodłach.

Skoro zachodzi potrzeba jazdy z bardzo ciężką wagą, co obecnie często się zdarza, używa się do tego specjalnych czapraków z kieszonkami, w które kładą się podłużne ołowiane płytki, należy tylko taki czaprak mocno przypregować i równomiernie rozdzielić ciężar na przód, krzyż i zębra; rozumie samo przez się, że te czapraki powinny być zgrabnie wykończone i z dobrego materiału, aby podczas wyścigu się gdzie nie przetarły, co może czasem spowodować i wypadnięcie płytek. Dobrze jest mieć sporządzony specjalny skórzany worek na siodła i czapraki, w podróży bowiem często giną.

Co się tyczy trenzli i wędzideł, to szczególony opis różnych rodzajów takowych, używanych dla różnego rodzaju koni, przeszedłby skromny zakres niniejszej pracy, dlatego też uważam, że w większości wypadków najstosowniejszą zawsze jest szeroka angielska trenzla z podwójnymi cugłami i niezbyt krótko przypięty martyngel. Skoro się dosiada konia bardzo podciągniętego,

należy siodło przypinać do napiersznika, ażeby zapobiedz zsuwaniu się go w tył, co się dość często trafia.

Martyngal zawsze prawie uważam za konieczny, zapobiega on bowiem skutecznie zadziernianiu głowy i wyrzucaniem takowej, a co zatem idzie często bardzo bolesnym uderzeniom w nos.

Cugle powinny być dość długie i z dobrego niezbyt śliskiego blendu zrobione, zawsze też należy jeździć na podwójnych. Zwyczaj jeżdżenia na pojedynczych cuglach, przeciągniętych przez kółka martyngalu, dość rozpowszechniony w Anglii, uważam za niepraktyczny, nie pozwala bowiem na konieczne nieraz podniesienie koniowi głowy np. przy koźleniu (Bocken), przytem na wypadek pęknięcia jednych, drugie przydadzą się bardzo. Nie radzę też wiązać cugli w węzeł, przeszkadza to bowiem popuszczaniu ich (bride glissante) na przeszkodach; węzły te wiązane bywają najczęściej na tak zwanych pullerach.¹⁾

W deszcz polecam taśmowe cugle, które się nie ślizgają w rękach. Różnych kawecanów, ostrych wędzideł, szczoteczek i t. p. narzędzi tortur radzę unikać, gdyż takowe tylko z początku wywierają na konia wrażenie, a następnie przyczyniają się do pogorszenia sprawy, to też jeśli młodemu jeźdźcowi proponują jazdę na tak ubranym koniu, radzę wprost odmówić lub postawić za warunk, aby wszystkie te utensylia z wyjątkiem trenzli i martyngalu były zdjęte.

Nieraz też koń, jakby przez wdzięczność za oswobodzenie go z tych tortur idzie dużo chętniej i często wygrywa.

Na nogi koniowi należy założyć dokładnie bandaże lub kamasze w celu ustrzeżenia go od uderzeń gryfami lub zacięcia. W Anglii i Francji, gdzie większość przeszkód stanowią mury, żerdziowe płoty i stałe chruścianki, należy i tylne nogi ubierać w kamasze, dla zabezpieczenia od stłuczeń, powodujących później mniej lub więcej silne zapalenia, respective, martwe kości i inne brzydkie narostki.

Znajomość terenu.

Dokładna znajomość toru (terenu) jest nieodzowna zarówno w biegach myśliwskich, jak też wyścigach z płotami i przeszkodami.

Nie mówiąc już o różnych pochyłościach, wzgórkach, przykrych zakrętach i innych właściwościach toru, częstokroć nawet tyczki, którymi są oznaczone tory, tak nieregularnie i niedbale są ustawione, że nic łatwiejszego jak którą z nich ominąć i w ten sposób narazić się na zdyskwalifikowanie.

Miałem tego rodzaju wypadek: w Neufs w r. 1894, gdy koń mój, „Bastard,” wygrawszy jeden z większych wyścigów płaskich, zdyskwalifikowany został za to, że jadący na nim żokej objechał zaraz na pierwszym zakręcie jedną zbyt wysuniętą z linii tyczkę, pomimo, iż od dwóch dni galopował na tym torze. W steeple-chase'ach, gdzie każde objechanie i skrócenie sobie drogi ma wielkie znaczenie, właściwy tor powinien być i bywa oficjalnie wskazywany w pewnych porach dnia.

Takiej sposobności nie należy nigdy opuszczać, o ile się nie zna toru bardzo dokładnie.

(D. c. n.)

¹⁾ Bardzo praktycznym jest obszywać jedne cugle czerwoną gumą, ręka się bowiem nie ślizga, a miękka guma nie rani palców. Szczególniej w czasie deszczu, gdy rzemień obszlizgnie i wciągnie się z rąk wysuwa, guma oddaje nicocenione usługi i zastępuje stokrotnie wszelkie węzły.

Krakowska statystyka wyścigowa 1904 r.

Dni: 8; wyścigów: 43; suma wypłaconych nagród 92,855 kor.; biegało koni 79.

I. Wygrane przez poszczególne stajnie:

	Wygrane koron	Nagrody			Liczba koni		Wyścigów
		I	II	III	wygrzyw	biegających	
K. Ostoia-Ostaszewski	22,610	14	4	6	10	11	32
W. Schindler	21,565	10	2	—	5	6	16
E. Koller.	13,515	10	4	2	7	7	18
F. Bartosch	8,635	3	5	6	5	5	19
J. Zangen	7,060	3	9	6	7	7	23
O. hr. Potocki	2,925	2	3	2	4	5	10
A. von Bogyay.	2,625	2	1	3	2	2	7
P. hr. Orssich	2,270	1	—	—	1	2	2
H. Hagelin	2,090	1	3	2	4	4	10
T. Meichl	1,880	1	1	—	1	1	1
Mr. Lambton	1,750	1	1	—	1	1	3
M. hr. Merveldt	1,730	2	1	1	2	3	6
S. Ostoia-Ostaszewski	1,005 ¹⁾	1	1	2	1	1	5
L. von Friedenlieb	880	—	3	3	4	4	13
Mr. Field.	640	—	1	1	1	1	3
A. Dreher	610	—	2	—	2	2	2
J. hr. Koziębrodzki	540	—	1	2	2	2	6
K. Fernbach	480	—	2	—	1	1	2
W. hr. Résseguier.	390	—	3	—	1	1	3
J. bar. Orczy	250	—	1	—	1	1	3
E. von Brodzky	150	—	1	—	1	1	1
C. Artonowicz.	100	—	—	1	1	1	2
J. bar. Baich	90	—	—	1	1	1	1
Z. hr. Schönborn	50	—	—	1	1	1	1

II. Premia dla hodowców:

K. Ostoia-Ostaszewski za „Camelotte” Wyścig hodowlany 175 kor.

III. Wygrane przez konie powyżej 1,000 koron.

	Właściciel	Wygrane	Nagrody			wycigów
			I	II	III	
3 Camelotte gal. (Intrigant)	K. Ostoia-Ostaszewski	13,310	4	—	—	5
3 Gerda (Dunure lub Galaor)	W. Schindler.	7,130	2	—	—	2
5 Liszka gal. pół-kr. (Or-vert)	E. Koller	6,720	5	—	—	5
3 Kitty (Dunure)	W. Schindler	4,740	2	—	—	2
3 Partenia (Gaga)	W. Schindler	4,210	3	—	—	3
3 Gral (Pasztor)	F. Bartosch	4,150	1	—	1	3
3 Reporter (Vesuvian)	W. Schindler.	3,975	3	2	—	5
4 Wiadomość gal. (Or-vert)	K. Ostoia-Ostaszewski	3,800	4	—	1	6
5 Licho b. s. gal. p.-k. (Maypole)	K. Ostoia-Ostaszewski	3,490	2	1	—	3
5 Lidictrip (Dictator)	E. Koller	3,210	2	2	—	4
5 Mr. Dollar (Xaintrailles)	F. Bartosch	2,925	2	1	1	4
4 Portos (Ganache)	P. hr. Orssich	2,270	1	—	—	1
4 Wnuczka gal. (Weathercock)	E. Koller	2,090	2	—	—	3
5 Tubiczam (Orvell)	T. Meichl	1,880	1	—	—	1
6 Heimchen (Glomestershire)	M. Lambton	1,750	1	1	—	3
3 Batram (Vesuvian)	I. Zangen	1,725	1	1	1	3
2 Bez protekcyi gal. (Virad)	K. Ostoia-Ostaszewski	1,720	1½	—	1	3
3 Partanna (Gaga)	A. von Bogyay	1,690	2	—	2	4
3 Octavius gal. (Or-vert)	J. Zangen.	1,675	—	3	2	6
3 Rother bon (Achilles II)	J. Zangen.	1,425	1	—	—	1
5 Klekotka gal. (Weathercock)	O. hr. Potocki	1,420	1	—	—	2
2 Norriss (Friar Lubin)	W. Schindler.	1,410	1	—	—	1
4 Caserta (Gaga)	W. Hagelin	1,150	1	1	—	2
2 Mr. Cock gal. (Weathercock)	O. hr. Potocki	1,120	1	2	—	3
3 Mitrega gal. (Britannicus)	S. Ostoia-Ostaszewski	1,005 ¹⁾	1	1	2	5

IV. Wygrane przez galicyjskie konie podług hodowców.

K. Ostoia-Ostaszewski (Bij zabijł, Camelotte, Licho bez szlarki, Liszka)	23,630 koron.	
St. hr. Siemieński (Choraży, Hejże na Soplęc, Policeman, Wiadomość, Wiatrówka)	5,110	"
J. hr. Tarnowski (Korona, Octavius, Wnuczka)	4,155	"
O. hr. Potocki (Kalunia, Klekotka, Fine Fleur, Mr. Cock)	2,755	"
S. Ostoia-Ostaszewski (Bez protekcyi, Mitrega)	2,725	"
A. Bogucki (Pauszówka)	665	"
J. hr. Koziębrodzki (Pani Pimperl, Ratuj)	540	"

¹⁾ Oraz jedną nagrodę honorową.

PROGRAM

Wścigów Konnych w Piotrkowie w 1904 r.

* * *

Pierwszy dzień, niedziela 8 (21) sierpnia.

I. *Produce. Nagroda Towarzystwa* 1,000 rs. Dystans 1½ wiorsty. Dla 3-letnich ogierów i klaczy, będących własnością członków rzeczywistych Towarzystwa i u nich urodzonych. Konie, do tego wścigu zameldowane, mogą przechodzić z rąk do rąk lub stawać się własnością spółek, lecz tylko w gronie członków rzeczywistych. Komisja techniczna Towarzystwa winna być zawiadomiona, gdy koń zmienia właściciela. Koń uznany za najlepszego, otrzymuje z nagrody premium 100 rs., jeśli biegł i nie był zdystansowany. W razie gdyby z koni przedstawionych do premiowania żaden nie kwalifikował się do nagrodzenia, to premium przeznacza się koniowi wygrywającemu, z tem jednakże zastrzeżeniem, aby nie miał wad dziedzicznych, o czem komisja postanawia. Konie, które współzawodniczyły na innych torach z wyjątkiem torów w Lublinie i Radomiu, są wyłączone. Waga: na ogiery 150 funt., na klacze 145 funt. Stawki 20 rs., z których przepadku 5 rs., opłacoro przy mianowaniu, zamkniętem 15 (28) sierpnia 1901 roku, pozostałe 15 rs. wnosi się w przeddzień gonitwy.

15 (28) sierpnia 1904 roku zameldowano konie następujących właścicieli.

Antoniego Budnego.

1. Gwiazda Bychawy kl. sk. gn. po og. Sezam z kl. Stella.
2. Ferro Batuto, og. br. kaszt. po og. Barbier de Seville z kl. Gizella.
3. Tour de Valse, og. gn. po og. Sezam z kl. Danielka.
4. Chambellan. og. sk. gn. po og. Chambery z kl. Carolina.
Aleksandra ks. Druckiego Lubbeckiego.
5. Bona, kl. sk. gn. po og. Scotch Boy z kl. Bajka ks. Lubomirskich.
6. Eden, og. gn. po og. Scotch Boy z kl. Dark Lantern,
7. Eloë, kl. gn. po og. Faugh à Ballagh z kl. Azyadë.
Ludwika Malezewskiego.
8. Vivat, og. gn. po og. Atilla z kl. Wiśnia.
Stanisława Młodeckiego.
9. Manru II, og. sk. gn. po og. Veronise i Chimera.
Romana hr. Morstina.
10. Nidzica 1), kl. gn. po og. Bushman ½ krwi z kl. La Boule d'or pełnej krwi.
Edmunda Mysyrowicza.
11. Krynica, kl. gn. po og. Mazagan z kl. Reine Renate.
12. Alina, kl. kaszt. po og. Mazagan z kl. Jejmościanka.

Sergjusza Niemojewskiego.

13. Tenebreuse, kl. gn. po og. Czarnoksiężnik z kl. Gipsy.
Augusta Stanisława hr. Potockiego.
14. Extra, kl. gn. po og. Scotch Boy z kl. Metallique.
15. Manru I 2), og. gn. po og. Faugh à Ballagh z kl. Chamnade.
16. Mereszka, kl. gn. po og. Czarnoksiężnik z kl. Allez Rouler.
17. Urok, og. kaszt. po og. Bushman ½ krwi z kl. Cen-na ½ krwi.
18. Ułana, kl. gn. po og. Bushman ½ krwi z kl. Zasp-a ½ krwi.
19. Dynastka 3), kl. sk. gn. po og. Dynast z kl. Cissa (arab).

Macieja ks. Radziwiła.

20. Servus, og. gn. po og. Szreniawita z kl. Salva.
21. Mufka, kl. kaszt. po og. Szreniawita z kl. Muszka.
Kazimierza Rojewskiego.
22. Sobiepan, og. kaszt. po og. Perkunos z kl. Safety.
23. Harnonia, kl. gn. po og. Haracz z kl. Miss.
24. Chwat, og. gn. po og. Cesario z kl. Erato.
25. Hermes, og. gn. po og. Haracz z kl. Flora.
26. Huryska, kl. gn. po og. Haracz z kl. Branka.

Przemysłowa Rzewuskiego.

27. Misterny, og. gn. po og. The Bantherer z kl. Miss Owen.

28. Crack, og. sk. gn. po og. Carlton z kl. Kocie Oko.
29. Skoczny, og. gn. po og. Scotch Boy z kl. Markiza Józefa Strzemińskiego.
30. Sabała 4), po og. Tryton z kl. Polmodie III.
31. Łobuz, og. kaszt. po og. To On z kl. Kochanka.
32. Zbójnik, og. gn. po og. Dyrngus z kl. Pobudka.
33. Koleba 4), kl. gn. po og. Carlton z kl. Polmodie II.
Jana Zbijewskiego.

34. Julietta II, kl. gn. po og. Carlton z kl. Juliette.
2. *Nagroda Okręgowa* 400 rs. od Główn. Zarządu Stad. Państwowych. Dystans 2 wiorsty. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy. Waga na ogiery 3-let. 150 f., 4-let. 162 f., 5-letnie i starsze 165 funt., na klacze 5-funt. mniej. Stawki 5 rs.
3. *Nagroda imienia Augusta Ostrowskiego* 600 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 6 wiorst. Dla 4-letnich i starszych koni. Waga: na ogiery i wałachy 4 letnie 175 funtów, 5-letnie i starsze 181 funt. na klacze 5 funtów mniej. Stawka 10 rs.
4. *Nagroda* 400 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 1½ wiorsty. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy, które nigdy nie biegały na żadnym torze. Waga na ogiery 3-let. 150 f., 4-let. 162 funt. 5-let. i starsze 165 f. na kl. 5-funt. mniej. Stawki 5 rs.

WYŚCIGI PANÓW.

5. *Wścigi z płotami* (Hurdle race). Nagroda przedmiot srebrny, ofiarowany przez J. W. Aleksandra hr. Nieroda. Dystans 2 wiorsty, 3 płoty. Dla koni 3-letnich i starszych *wszystkich krajów*. Konie pełnej krwi dopuszczone z 10 f. nadwagi; waga na ogiery i wałachy 3-letnie 170 funtów, 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 f., 6-letnie i starsze 195 f., na klacze 5-funt. mniej. Konie urodzone u rzeczywistych członków Towarzystwa i u nich wychowane niosą 10 funtów mniej. Konie, które wygrały w roku bieżącym pierwszą nagrodę zagranicą, w Warszawie, Moskwie lub Petersburgu, niosą 10 funtów nadwagi. Zwycięzcy niniejszego wścigu w latach poprzednich nie są dopuszczeni. Stawki 5 rs.

6. *Wścigi z przeszkodami*. Warszaw. Steeple chase. Nagroda Cesarskiego Tow. Wścigów Konnych w Królestwie Polskiem 500 rs. Dystans około 4 wiorst, 12 przeszkód. Dla koni 4-letnich i starszych. *Konie pełnej krwi dopuszczone z 10 funt. nadwagi*. Waga na ogiery i wałachy 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 funt., 6-letnie i starsze 195 funt., na klacze 5 funt. mniej. Stawki 10 rs.

Drugi dzień, Wtorek 10 (23) sierpnia.

7. *"Oaks" im. Maryana Gruszeckiego*. Nagroda 600 rs. od Głównego Zarządu Stad. Państwowych. Dystans 2 wiorsty. Dla klaczy 3-letnich *wszystkich krajów*. Waga 145 funtów. Stawki 10 rs.

8. *Nagroda* 600 rs. od Głównego Zarządu Stad. Państwowych. Dystans 2½ wiorsty. Dla 4-ro i 5-let. klaczy. Waga na 4-letnie 170 funtów, 5-letnie 175 funt. Stawki 10 rs.

9. *Wścig z przeszkodami*. Pławieński Steeple chase. Nagroda Towarzystwa 500 rs. Dystans około 3 w., 9 przeszkód. Dla koni 4-letnich i starszych, które nigdy nie wygrały steeple chase'u. Waga na ogiery i wałachy 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 funtów, 6-letnie i starsze 195 funt., na klacze 5 funtów mniej. Stawki 10 rs.

10. *Nagroda* 500 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 2 wiorsty, 144 sążnie. Dla 3-letnich i starszych og. i kl. Waga na og 3-letnie 150 funt., 4-letnie 163 funty, 5-letnie i starsze 167 funtów, na klacze 5 funtów mniej. Stawki 10 rs.

11. *Nagroda* 400 rs. od Głównego Zarządu Stad. Państwowych. Dystans 2 wiorsty. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy, które nigdy nie wygrały pierwszej nagrody. Waga na ogiery 3-let. 150 f., 4-let. 162 f., 5-let. i st. 165 f., na kl. 5 f. mniej. Stawki 5 rs.

WYŚCIGI PANÓW.

12. *Wielki wścig z płotami* (Hurdle race). Nagroda Cesarskiego Towarzystwa Wścigów Konnych w Królestwie Polskiem 500 rs. Dystans 3 wiorsty, 9 płotów. Dla 4-letnich i starszych koni. *Konie pełnej krwi dopuszczone z 10 funtami nadwagi*. Waga na ogiery i wałachy 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 funt., 6-letnie i starsze 195 funt., na klacze 5 funtów mniej. Stawki 10 rs.

Trzeci dzień, czwartek 12 (25) sierpnia.

13. *Nagroda* 800 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 2 wiorsty 144 sążnie. Dla 3-let-

1) na korpucie biały włos.

2) białe włosy w ogonie.

3) w przyszłości może być siwą.

4) sprzed. ks. Maciejowi Radziwiłowi.

nich ogierów i klaczy. Waga na ogiery 150 funtów. na klacze 145 funtów. Stawki 15 rs.

14. *Nagroda* 500 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 3 wiorsty. Dla 4-letnich i starszych ogierów i klaczy. Waga na ogiery 175 f., 5-letnie i starsze 180 funtów, na klacze 5 funtów mniej. Które wygrały 800 rs. i więcej niosą 5 funtów, 1,000 rs. i więcej 7 funtów, 1,500 rs. i więcej 10 funtów nadwagi. Stawki 10 rs.

15. *Wyścigi z płotami im. Jana Reszkego*. Handicap (Hurdle race handicap). Nagroda Towarzystwa 500 rs. Dystans 2 wiorsty 100 sążni, 6 płotów. Właściciel zwycięzcy otrzymuje puchar wartości 200 rs., ofiarowany przez J.W. J. Reszkego. Dla 3-letnich i starszych koni. Stawki 10 rs., z których przepadku 5 rs. wnosi się przy mianowaniu, dnia 7 (20) sierpnia, pozostałe 5 rs. w przeddzień gonitwy. Waga będzie ogłoszoną w dniu 11 (24) sierpnia o godzinie 10-ej rano w Kancelaryi Towarzystwa.

16. *Okręgowy wyścig z przeszkodami* (Steeple chase) Nagroda Towarzystwa 400 rs. Dystans 3 wiorsty, 9 przeszkód. Dla 4-letnich i starszych koni. Waga na ogiery i wałachy 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 funt., 6-letnie i starsze 195 funtów, na klacze 5 funtów mniej. Stawki 5 rs.

17. *Nagroda* 400 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 1 1/2 wiorsty. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy, które w r. b. nie wygrały 300 rs. i więcej. Waga na ogiery 3-let. 150 funt., 5-let. i star. 165 f., na klacze 5-funt. mniej. Stawki 5 rs.

WYŚCIGI PANÓW.

18. *Wyścigi z przeszkodami* (Steeple chase) im. Jana Zbijewskiego. Nagroda Cesarskiego Towarzystwa Wyścigów Konnych w Królestwie Polskiem 800 rs. Dystans około 6 wiorst, 18 przeszkód. Jeździec zwycięzcy otrzymuje od Towarzystwa Piotrkowskiego żeton złoty wartości 50 rs. Dla 4-letnich i starszych koni. *Konie pełnej krwi dopuszczone z 10 funt. nadwagi*. Waga na ogiery i wałachy 4-letnie 185 funt., 5-letnie 191 funt., 6-letnie i starsze 195 funtów, na klacze 5 funtów mniej. Konie, które nigdy nie wygrały steeple chase'u, niosą 10 funtów mniej. Stawki 15 rs.

Czwarty dzień, sobota 14 (27) sierpnia.

19. *Wyścig z przeszkodami* (Hurdle-race) Nagroda Okręgowa 400 rs. od Towarzystwa. Dystans 3 wiorsty 9 płotów. Dla 4-letnich i starszych koni. Waga na ogiery i wał. 4-letnie 185 funtów, 5-letnie 191 funt., 6-letnie i starsze 195 funtów, na klacze 5 funtów mniej. Stawki 5 rs.

20. *Nagroda Pocięsenia* 400 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 2 wiorsty. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy, które biegały w Piotrkowie i nie wygrały ani pierwszej, ani drugiej nagrody. Waga na ogiery 3-letnie 150 funtów, 4-letnie 162 funty, 5-letnie i starsze 165 funtów. na klacze 5 funt. mniej. Stawki 5 rs.

21. *Nagroda Pożegnalna* na 100 rs. od Towarzystwa. Dystans 3 wiorsty. Dla 3-letnich i starszych koni które w 1904 roku były meldowane do jakiegokolwiek bądź wyścigu w Piotrkowie. Waga na ogiery 3-letnie 150 funt., 4-letnie 163 funty, 5-letnie i starsze 167 funtów, na klacze 5 funtów mniej *Konie pełnej krwi niosą 12 funtów nadwagi*. Za każdą pierwszą nagrodę, wygraną w Piotrkowie dodaje się po 10 funtów nadwagi; konie, które nie wygrały ani pierwszej, ani drugiej nagrody niosą 10 funtów mniej. Z ulżenia wagi nie mogą korzystać konie, które nie biegały w Piotrkowie. Poza tem nadwaga — według § 11 ogólnych przepisów. Stawki 15 rs., z których 10 rs. wnosi się przy pierwszym meldunku konia do wyścigu w Piotrkowie, pozostałe 5 rs. w przeddzień gonitwy.

22. *Nagroda* 400 rs. od Głównego Zarządu Stadnin Państwowych. Dystans 2 wior. 100 sąż. Dla 3-letnich i starszych ogierów i klaczy, które w r. b. nie wygrały 1,000 rs. i więcej. Waga na ogiery 3-let. 150 f., 4-letnie 162 f., 5-let. i st. 165 f., na kl. 5 f. mniej. Które wygrały 400 rs. i więcej niosą 3 fun., 800 rs. i więcej 6 fun. nadwagi. Stawki 5 rs.

WYŚCIGI PANÓW.

23. *Nagroda Jubileuszowa* ze składek dobrowolnych członków i przyjaciół Towarzystwa Piotrkowskiego. Dystans 3 wiorsty. Jeźdźcy pp. Członkowie honorowi i rzeczywisci Towarzystwa Piotrkowskiego lub tacy Panowie, którzy kiedykolwiek byli członkami honorowymi lub rzeczywistymi tegoż Towarzystwa. Dla 4-letnich i starszych koni pół krwi *wszystkich krajów*, należących do członków honorowych lub rzeczywistych Towarzystwa Piotrkowskiego lub takich Panów, którzy kiedykolwiek byli członkami rzeczywistymi tegoż Towarzystwa. Waga minimalna 210 funt. Stawki 15 rs. Pierwszemu koniowi z nagrody i stawek 500 rs., drugiemu 100 rs., trzeciemu 50 rs. Jeźdźcy pierwszych 3-ch koni otrzymują wartościowe przedmioty, a wszyscy uczestniczący pamiątkowe żetony.

24. *Wyścig z przeszkodami Handicap* (Steeple chase handicap). Nagroda Cesarskiego Towarzystwa Wyścigów Konnych w Królestwie Polskiem 700 rs. Dystans 4 wiorsty, 12 przeszkód. Dla 4-letnich i starszych koni *wszystkich krajów*. Konie pełnej krwi dopuszczają się. Stawki 15 rs., z których przepadku 5 rs. wnosi się przy mianowaniu zamykanem 9 (22) sierpnia, pozostałe 10 rs. w przeddzień wyścigu. Waga będzie ogłoszoną 13 (28) sierpnia o godz. 10 ej rano. Przeciętna waga, według skali wymienionej w § 16 Ogólnych przepisów.

Produce 1907 roku z nagrodą 1,000 rs. lub wyżej, stosownie do uchwały Komisji Technicznej Towarzystwa.

Należy meldować źrebięta, urodzone w roku 1904. z opłatą przepadku po 5 rs. od konia. Warunki te same, co w producje 1904 roku, ze zmianą dystansu na 2 wiorsty 14 1/2 sążni. Meldunek zamyka się 31 grudnia 1904 rs. (13 stycznia 1905 r.).

ZAKŁAD MEBLOWY

egz. od 1870 roku.

LUDWIKA ORTHWEINA

MAZOWIECKA 2.

Całkowite urządzenia apartamentów.

KASY ogniotrwałe pancerne, **PRASY** kopiowe, **S. Nichnirowski** Nowy-Swiat 66

SIODLARZ Ł. LASSOTA w Warszawie Nowy-Swiat Nr. 39. Zakład w podwórzu. Ceny bardzo przystępne.

TATTERSALL WARSZAWSKI

Maryi Wodzińskiej

* * * * (ul. Okólnik Nr. 9). * * * *

KUPNO i SPRZEDAŻ KONI,

— Najlepsze konie wierzchowe do wynajęcia. —

Slusarz-Maszynista

bez zajęcia, poszukuje pracy w Warszawie lub na prowincyi.

Oferty przyjmuje Redakcja „Jeźdźca i Myśliwego,” Chmielna № 44, pod „Slusarz.”

S. TRĘBACZEWSKI i S-ka Trębacka 13.

POLECAJĄ

Pałta i Peleryny nieprzemakalne fabryk Angielskich, Petersburskich i miejscowych, w ogromnym wyborze, po cenach bardzo niskich.

KOMISYA REMONTOWA KAWALERYJSKA

WARSZAWSKIEGO OKRĘGU

zawiadamia pp. hodowców i właścicieli ziemskich, posiadających konie,

iż **zakup koni** do remontu kawaleryi, artyleryi i straży pogranicznej odbywać się będzie w 1904 roku w następujących miejscowościach:

1. Mitawa , gub. Kurlandzka	19 lipca (1 sierpnia).
2. Walk , gub. Liflandzka	21 lipca (3 sierpnia).
3. Fellin ,	23 lipca (5 sierpnia).
4. Rewel , gub. Estlandzka	26 lipca (8 sierpnia).
5. Wesenberg ,	28 lipca (10 sierpnia).
6. Jurjew , gub. Liflandzka	30 lipca (12 sierpnia).
7. Landwarowo , gub. Wileńska	3 (16) sierpnia.
8. Wołkowyszki , gub. Suwalska	5 (18) sierpnia.
9. Grodno ,	7 (20) sierpnia.
10. Lublin ,	12 (25), 13 (26), 14 (27) sierpnia.
11. Rejowiec ,	16 (29), 17 (30), 18 (31) sierpnia.
12. Biała , gub. Siedlecka	21 sierpnia (3 września).
13. Jędrzejów , gub. Kielecka	25 sierpnia (7 września).
14. Radom ,	28 sierpnia (10 września).
15. Piotrków ,	2 (15) września.
16. Łowicz , gub. Warszawska	4 (17) września.
17. Koło , gub. Kaliska	6 (19) września.
18. Włocławek , gub. Warszawska	8 (21) września.
19. Ciechanów , gub. Płocka	11 (24) września.
20. Łomża ,	15 (28) września.

W każdej miejscowości komisya zakupuje nieograniczoną ilość koni. Początek zakupu o godz. 8-ej rano. Do każdej miejscowości komisya przybywa najpóźniej w przeddzień zakupu.

PRACOWNIA i MAGAZYN

wyrobów złotych, srebrnych i brylantowych

J. LIPOWSKI

W WARSZAWIE, TRĘBACKA 9.

Poleca wybór biżuterji złotej z drogiemi kamieniami, jako to: **pięścieloni, broszki, kołczyki, bransolety, breloki, krzyżki, łańcuszki damskie i męskie, oraz srebra stołowe i fantazyjne.** Przyjmuje się zlecenia na **żetony, medale pamiątkowe, monogramy, faksimile** i w ogóle na wszelkie obstalunki, w zakres jubilerstwa wchodzące.

• • • CENY FABRYCZNE. • • •

WARUNKI PRENUMERATY „JEZDZIOA i MYŚLIWEGO”

Dwutygodnik „Jeździec i Myśliwy” wraz z dodatkiem „Kuryer Sportowy”:

W Warszawie: rocznie 9 rs., półrocznie 4 rs. 50 k., miesięcznie w sezonie do 1 marca d 1 listopada 1 rs. 20 kop.

Z przesyłką pocztową: rocznie 11 rs., półrocznie 5 rs. 50 kop., miesięcznie w sezonie od 1 marca do 1 listopada 1 rs. 50 kop.

Zagranicą: rocznie 12 rs. 50 k., półrocznie 6 rs. 25 k., miesięcznie w sezonie od 1 marca do 1 listopada 1 rs. 60 kop.

Dwutygodnik „Jeździec i Myśliwy” (bez dodatków: „Kuryer Sportowy”):

W Warszawie: rocznie 5 rs., półrocznie 3 rs., kwartalnie 1 rs. 50 kop., miesięcznie 50 kop.

Z przesyłką pocztową w kraju i zagranicą: rocznie 6 rs., półrocznie 3 rs. 50 kop., kwartalnie 1 rs. 75 kop., miesięcznie 60 kop.

Pojedynczy numer 30 kop.

Pojedynczy dodatek 10 kop.

Dodatki „Kuryer Sportowy” (bez dwutygodnika „Jeździec i Myśliwy.”)

W Warszawie: za sezon od 1 marca do 1 listopada 6 rs., miesięcznie 1 rs. 20 kop.

Z przesyłką pocztową: za sezon od 1 marca do 1 listopada 7 rs., miesięcznie 1 rs.

Zagranicą: za sezon od 1 marca do 1 listopada 8 rs. 50 k., miesięcznie 1 rs. 20 k.

Adres Redakcyi i Administracyi: Chmielna 44 w Warszawie. Telefonu Nr. 1304.

Treść: Wojskowy narodowy raid Paris - Rouen - Deauville, p. S. W. — Z historyi niemieckiego Derby, p. J. M. Kocowskiego. — Uwagi o przeszkodach w Auteuil, p. S. W. — Odezwa delegacyi hodowli koni. — Polowanie na łasice. — O jeździe wycięgowej, p. W. W. — Krakowska statystyka wycięgowa 1904 r. — Program wycięgów w Piotrkowie. — Feljton: Japoński sportsman, p. S. W. — Ogłoszenia.

Дозволено Цензурою. — Варшава, 5 Іюля 1904 года.

„Nowy Tattersall”

w Warszawie, Trębacka Nr. 11.

DUŻY WYBÓR KONI

wierzchowych i zaprzęgowych węgierskich.

Wielki wybór powozów

własnej fabryki.

Wynajem wykwintnych ekwipaży.



MAGAZYN

KONFEKCYI MĘSKIEJ

St. Kobierzycy

TRĘBACKA 9.

Poleca: Kapelusze, Parasole, Łaski, Rękawiczki angielskie, Krawaty, Wyroby Skórzane, Pledy, Dery na konie, Baty, Styki, artykuły pod różne i sportowe.



Dwumiesięczne szczeniaki

czystej rasy Gordon - Settery są do sprzedania

u W. Paślawskiego w majątku Srybno, poczta Radziwiłłów, Wołyńskiej gub.